

Cahiers de géographie du Québec



Camu, Pierre (1996) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*. Ville La Salle, Hurtubise HMH (Coll. « Géographie »), 367 p. (ISBN 2-89428-169-2)

Jean-Claude Lasserre

Volume 41, numéro 114, 1997

Les territoires dans l'oeil de la postmodernité

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022689ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022689ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lasserre, J.-C. (1997). Compte rendu de [Camu, Pierre (1996) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*. Ville La Salle, Hurtubise HMH (Coll. « Géographie »), 367 p. (ISBN 2-89428-169-2)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 41(114), 455–456. <https://doi.org/10.7202/022689ar>

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 1997

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

é
rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

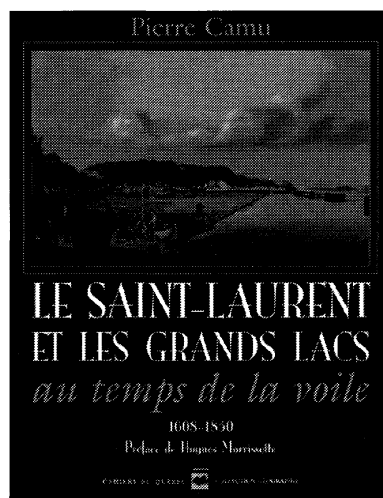
de détails pour que l'étudiant puisse se faire une bonne idée de la façon dont les connaissances qui lui sont transmises ont été produites. À chaque fois également, des commentaires critiques terminent le chapitre. L'auteur avait produit, il y a dix ans, un premier manuel de géographie urbaine. Celui qu'il vient de publier est à jour et contient une bonne partie des derniers développements méthodologiques. Par exemple, une analyse de choix résidentiels utilisant les modèles log-linéaires est présentée, ainsi que des modèles migratoires faisant appel à des équations simultanées et à des analyses structurelles (*path analysis*).

En somme, ce manuel peut contribuer de façon efficace à solidifier les enseignements de géographie urbaine. Cependant, malgré l'ouverture pluraliste dont fait preuve l'auteur, il ne réussit pas à bien intégrer son approche dite «scientifique» aux démarches épistémologiques plus larges dont il fait état au départ. Pour ma part, je crois depuis plusieurs années que la pensée critique issue du marxisme, du féminisme et des autres «ismes» peut, dans un premier temps, nourrir l'imagination des chercheurs qui s'activent à construire des hypothèses dites «réfutables», au sens où l'entend Karl Popper. Elle peut aussi, dans un deuxième temps, enrichir les interprétations des résultats obtenus à l'aide de techniques statistiques comme celles contenues dans le manuel de Cadwallader. Toutefois, les modes d'articulation de la pensée critique et de la démarche qui vise à tester des hypothèses sont difficilement réductibles à des procédures qu'on insérerait dans un manuel comme y on insère les étapes d'une analyse factorielle. Comment dès lors enseigner une géographie urbaine qui fasse justice à la richesse des pratiques actuelles de recherche? Peut-être en faisant lire aux étudiants, parallèlement à des manuels du type de celui de Cadwallader, les œuvres des principaux penseurs et critiques de la ville.

Paul Villeneuve
Département d'aménagement
Université Laval

CAMU, Pierre (1996) *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*. Ville LaSalle, Hurtubise HMH (Coll. «Géographie»), 367 p. (ISBN 2-89428-169-2)

Ce livre est une contribution majeure à l'histoire du plus grand système de navigation intérieure du Canada, et sur sa première porte maritime. C'est déjà sur le Saint-Laurent que l'auteur avait soutenu sa thèse de doctorat en 1951, et il lui a consacré la plus grande partie de sa vie, notamment à la présidence de l'Administration de la Voie maritime, puis à la société maritime March à Montréal. C'est donc la somme



d'une immense expérience et d'un travail considérable qu'il nous livre ici, en s'appuyant sur un éventail impressionnant de sources écrites, d'études non publiées et de documents d'archives.

Ce gros volume est divisé en quatre parties: la première présente la voie navigable et son évolution au cours de la période retenue, y compris les premiers aménagements; la seconde étudie attentivement les types de batelleries et l'évolution de la construction navale; la troisième, la circulation maritime et les trafics; enfin, la quatrième partie est consacrée à l'évolution des horizons maritimes et des arrière-pays. Tout au long de ce livre, le lecteur est subjugué par la somme impressionnante de documents d'époque qu'il nous présente, et notamment de cartes anciennes fort bien choisies, qui justifient à elles seules le format du livre, inhabituel dans la collection, ainsi qu'une iconographie technique extrêmement intéressante sur les écluses, les navires et les batelleries de cette période.

Pierre Camu travaille en géographe: il dresse de nombreuses cartes originales, par exemple sur les routes des «voyageurs» au temps de la traite des fourrures et ce qu'il appelle la première voie transcanadienne, sur les sites de chantiers maritimes, la route suivie par les voiliers et les mouillages les plus utilisés de Montréal au Golfe entre 1750 et 1850, les premiers canaux du Saint-Laurent et de Welland. Dans les deux dernières parties, c'est également en géographe qu'il aborde les questions de circulation maritime et de trafics, puis celles qui ont trait aux arrière-pays et aux horizons maritimes, en commençant par une remarquable petite leçon méthodologique («Un mot sur les études portuaires», pp. 197-198, où il cite deux fois le terme d'avant-pays, dont la définition repose sur l'existence de lignes régulières, puis ensuite lui préfère très justement celui d'horizons maritimes, car à l'époque il n'y a pas encore de lignes régulières océaniques). C'est également en géographe qu'il traite les très nombreuses données qu'il a rassemblées, et en tire des graphiques très expressifs (par exemple fig. 50-51 et 57-58), et des cartes de flux extrêmement révélatrices montrant qu'à l'approche du milieu du 19^e siècle, le canal Érié l'emporte nettement sur le Saint-Laurent (fig. 59 et 60). C'est encore en géographe qu'il aborde l'évolution des horizons maritimes et de l'arrière-pays, en présentant un ensemble cartographique remarquable qui montre combien la porte continentale laurentienne est déjà réelle, mais menacée.

Pierre Camu a l'art de se retourner vers le passé, armé de tout son savoir-faire de géographe. Nul doute que le second volume qu'il prépare sur la période 1850-1950 nous apportera une autre moisson de vues nouvelles.

Jean-Claude Lasserre
Département de géographie et
Laboratoire d'économie des transports
Université Lumière Lyon II